Dziennik Urzędowy

MINISTERSTWA KOLEI ŻELAZNYCH

WARSZAWA № 5. d. 10 lutego 1921 r.

4.

ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW

z dnia 20 grudnia 1920 r. *)

w przedmiocie ustalania wysokości djet, wynagrodzenia rozjazdowego oraz zwrotu kosztów podróży funkcjonarjuszów państwowych.

Na mocy postanowień o normowaniu wynagrodzeń niestałych i ubocznych, zawartych w ustawach z dn. 13 lipca 1920 r. o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych (Dz. Ust. R. P. z 1920 r. № 65 poz. 429—436) a tytułem częściowej zmiany rozporządzeń: z dnia 5 sierpnia 1920 r. w sprawie djet i kosztów podróży funkcjonarjuszów państwowych oraz pracowników kolejowych (Dz. Ust. R. P. z 1920 r. № 74 i 88, poz. 507 i 577), jakoteż z dnia 12 października 1920 r. w sprawie wynagrodzenia drużyn parowozowych i konduktorskich za czas spędzony w służbie przy parowozie i przy pociągach (Dz. Ust. R. P. z 1920 r. № 99 poz. 660 i 661) Rada Ministrów zarządza co następuje:

§ 1. Normy przewidzianych powyżej cytowanemi rozporządzeniami wynagrodzeń niestałych i ubocznych, jako to: djet, zwrotu kosztów podróży oraz wynagrodzeń rozjazdowych za służbę przy parowozach i pociągach w przyszłości będą zwiększane lub zmniejszane w myśl postanowień o zmianie mnożnika dla oznaczania dodatku drożyźnianego, zawartych we właściwych ustawach o uposażeniu, cytowanych we wstępie niniejszego rozporządzenia,—równocześnie ze zmianą tego mnożnika dla miejscowości, zaliczonych:

---

*) Ogłoszone w Dzienniku Ustaw № 5 poz, 26 z r. 1921.

a) na obszarze b. zaborów rosyjskiego i austrjackiego — do trzeciej klasy dodatku drożyźnianego, a

b) na obszarze b. dzielnicy pruskiej — do czwartej klasy tego dodatku.

§ 2. W myśl postanowienia § 1 wprowadza się do właściwych artykułów rozporządzeń z dn. 5 sierpnia i 12 października 1920 r., cytowanych we wstępie do niniejszego rozporządzenia następujące zmiany:

1) artykuł 3 ust. 2 rozporządzenia z dn. 5 sierpnia 1920 r. o djetach i kosztach podróży funkcjonarjuszów państwowych (Dz. Ust. R. P. z 1920 r. № 74 poz. 507) otrzymuje następujące brzmienie:

„W przyszłości uzupełnienie to będzie zwiększane lub zmniejszane w myśl postanowień o zmianie mnożnika dla oznaczania dodatku drożyźnianego, zawartych we właściwych ustawach o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych, a równocześnie ze zmianą tego mnożnika dla miejscowości zaliczonych:

a) na obszarze b. zaborów rosyjskiego i austrjackiego—do trzeciej klasy dodatku drożyźnianego;

b) na obszarze b. dzielnicy pruskiej—do czwartej klasy tego dodatku”.

2) artykuł 3 (ust. 3) rozporządzenia z dnia 5 sierpnia 1920 r. w sprawie djet i kosztów podróży pracowników kolejowych (Dz. Ust. R. P. z 1920 r. № 88, poz. 577); artykuł 4 (ust. 3) rozporządzenia z dnia 12 października 1920 r. w sprawie wynagrodzenia drużyn parowozowych za czas, spędzony w służbie przy parowozie (Dz. Ustaw R. P. z 1920 r. № 99, poz. 660) oraz artykuł 4 (ust. 2) rozporządzenia z dnia 12 października 1920 r. w sprawie wynagrodzenia drużyn konduktorskich za czas, spędzony w służbie przy pociągach (Dz. Ust. R. P. z 1920 r. № 99, poz. 661) otrzymują następujące jednakowe brzmienie:

„W przyszłości uzupełnienie to będzie zwiększane lub zmniejszane w myśl postanowień o zmianie mnożnika dla oznaczenia dodatku drożyźnianego, zawartych w ustawie o uposażeniu pracowników kolei państwowych, a równocześnie ze zmianą tego mnożnika dla miejscowości zaliczonych:

a) na obszarze b. zaborów rosyjskiego i austrjackiego—do trzeciej klasy dodatku drożyźnianego, a

b) na obszarze b. dzielnicy pruskiej—do czwartej klasy tego dodatku”.

§ 3. Rozporządzenie niniejsze uzyskuje moc obowiązującą z dniem 1 stycznia 1921 r., do tego zaś terminu jako normy uzupełnień obowiązują: na obszarze zaborów rosyjskiego i austrjackiego — 200%, a dla obszaru b. dzielnicy pruskiej—160% pierwotnego wymiaru tych uzupełnień.

Prezydent Ministrów:
Witos

Minister Skarbu:
Steczkowski

Minister Kolei Żelaznych:
Jasiński

Minister b. Dzielnicy Pruskiej:
w z. *Piechocki*

OKÓLNIK

do wszystkich Dyrekcji kolei państwowych, Dyrekcji Budowy kolei państwowych w Warszawie, Oddziału Dyrekcji Budowy we Lwowie w sprawie powiększenia uzupełnienia do djet i kosztów podróży pracowników kolejowych, z dn. 21/I 1921 r. № A. 512/21.

W myśl rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 20/XII 1920 r. w przedmiocie ustalania djet, wynagrodzenia rozjazdowego oraz zwrotu kosztów podróży funkcjonarjuszów państwowych, ogłoszonego w Dzienniku Ust. R. P. № 5, poz. 26 z r. 1921, powiększa się z ważnością od 1 stycznia 1921 r. uzupełnienie do djet i kosztów podróży pracowników kolejowych, oraz do wynagrodzenia godzinowego drużyn parowozowych i konduktorskich za czas spędzony w służbie przy parowozie i przy pociągach na ziemiach był. zaboru austrjackiego i rosyjskiego z 200% na 320%, a na ziemiach był. zaboru pruskiego ze 160% na 280%.

W załączonych tabelach uwidoczniono wysokość djet normalnych i zmniejszonych, oraz wynagrodzenia godzinowego z uzupełnieniem 320% względnie 280%.

Równocześnie uchyla się z dniem 1 stycznia 1921 r. tabelę cyfrową, umieszczoną przy art. 3 rozp. Rady Ministrów z dnia 5/VIII 1920 (Dziennik Urzędowy Ministerstwa Kolei Żelaznych № 21 z r. 1920), oraz tabele umieszczone przy art. 4 rozp. Rady Ministrów z dnia 12/X 1920 r. w sprawie wynagrodzenia drużyn parowozowych i konduktorskich za czas spędzony w służbie przy parowozie i przy pociągach (Dziennik Urzędowy Ministerstwa Kolei Żelaznych № 20 z r. 1920 str. 9 i 10).

Minister:
(—) *Jasiński*

Załącznik

do art. 3 rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie djet i kosztów podróży pracowników kolejowych.

TABELA

djet normalnych i zmniejszonych z uzupełnieniem 320% względnie 280%.

(ważna od 1 stycznia 1921 r.).

W stopniach płacy	Djety normalne					Djety zmniejszone				
	Wysokość djet normalnych	Uzupełnienie 320%	Razem	Uzupełnienie 280%	Razem	Wysokość djet zmniejszonych	Uzupełnienie 320%	Razem	Uzupełnienie 280%	Razem
1 i 2	70	224	294	196	266	52.50	168	221	147	200
3	60	192	252	168	228	45	144	189	126	171
4	50	160	210	140	190	37.50	120	158	105	143
5 i 6	40	128	168	112	152	30	96	126	84	114
7, 8, 9	35	112	147	98	133	26.25	84	110	73.50	100
10, 11, 12, 13	24	76.80	101	67.20	91	18	57.60	76	50.40	68
14 i 15	20	64	84	56	76	15	48	63	42	57

Załącznik

do art. 4 rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie wynagrodzenia drużyn parowozowych za czas spędzony w służbie przy parowozie.

TABELA
godzinowego z uzupełnieniem 320%, względnie 280%
(ważna od 1 stycznia 1921 r.)

	Stawka	Uzupełnienie 320%	Razem	Uzupełnienie 280% *)	Razem
I. Za czas spędzony w drodze przy parowozie.					
Dla kierownika parowozu . .	2.80	8.96	11.80	7.84	10.60
Dla pomocnika maszynisty .	2.40	7.68	10.10	6.72	9.10
Dla palacza	2.00	6.40	8.40	5.60	7.60
II. Za czas przetaczania.					
Dla kierownika parowozu . .	1.60	5.12	6.70	4.48	6.10
Dla pomocnika lub palacza .	1.40	4.48	5.90	3.92	5.30
III. Za czas pogotowia.					
Dla kierownika parowozu . .	0.80	2.56	3.40	2.24	3.C0
Dla pomocnika lub palacza .	0.60	1 92	2.50	1.68	2.30
IV. Za czas postoju na stacjach zwrotnych.					
a) jeżeli na stacji zwrotnej są koszary kolejowe dla kierownika parowozu . . .	0.80	2.56	3 40	2.24	3.00
dla pomocnika lub palacza	0.60	1.92	2.50	1.68	2.30
b) jeżeli niema koszar kolejowych dla kierownika parowozu	1.60	5.12	6.70	4.48	6.10
dla pomocnika lub palacza	1.20	3.84	5.00	3.36	4.60

*) Wynagrodzenie godzinowe z uzupełnieniem 280% ma tylko zastosowanie do drużyn parowozowych z był. zaboru austr. i rosyjskiego delegowanych do służby w okręgu Dyrekcji Poznańskiej i Gdańskiej.

Załącznik
do art. 4 rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie wynagrodzenia drużyn konduktorskich za czas spędzony w służbie przy pociągach.

T A B E L A
godzinowego z uzupełnieniem 320% wzgl. 280%
(ważna od 1 stycznia 1921 r.).

	Stawka	Uzupełnienie 320%	Razem	Uzupełnienie 280% *)	Razem
I. Za czas służby w drodze przy pociągach.					
Dla kierownika pociągu . .	1.80	5.76	7.60	5.04	6.80
Dla konduktora pakunkowego	1.60	5.12	6.70	4.48	6.10
Dla konduktora i hamulcowego	1.40	4.48	5.90	3.92	5.30
II. Za czas służby pogotowia.					
Dla kierownika pociągu, konduktora pakunkowego, konduktora i hamulcowego . .	0.60	1.92	2.50	1.68	2.30

*) Wynagrodzenie godzinowe z uzupełnieniem 280% ma tylko zastosowanie do drużyn konduktorskich byŀ. zaboru austr. i rosyjskiego, delegowanych do służby w okręgu Dyrekcji Poznańskiej i Gdańskiej.

5.
OKÓLNIK
do Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu i Gdańsku w sprawie podwyższenia premji kilometrowych drużynom parowozowym i kon duktorskim, z dn 9/I 1921 r. № 55195/7/20.

Odnośnie do rozporządzenia M. K. Ż. z dnia 23/XII 1920 L. 54803/20, którem zarządzono podwyższenie dotychczasowych premji kilometrowych dla drużyn parowozowych i konduktorskich b. Dzielnicy Pruskiej, ogłoszonych w Orędowniku Urzędowym Dyrekcji Poznańskiej z dnia 9/III 1920 r. № 11 o 300% (trzysta) procent z ważnością od 1 lipca 1920 podaje się równocześnie tabelę, w której uwidoczniono premje kilometrowe wraz z obecnem 300% podwyższeniem.

Premje te wynoszą od 1 lipca 1920 r.:

			Dla drużyn parowozowych				Dla drużyn konduktorskich (pociągowych)				
			kierownik parowozu		palacz		kierownik pociągu (elektrowozu)		konduktorzy		
			Mk.	fen.	Mk.	fen.	Mk.	fen.	Mk.	fen.	
a)	jazdy luźne	za 1 km.	—	8	—	5	—	6	—	4	
b)	pociągi pospieszne i osobowe	„	—	12	—	8	—	10	—	6	
										8	przy elektrowozach
c)	pociągi towarowe, ruchu tranzytowego na dalsze odległości i pociągi wojskowe . . .	„	—	16	—	11	—	13	—	8	
d)	pociągi lokalne i zbiorcze	„	—	24	—	16	—	20	—	12	
e)	pociągi przetokowe, gospodarcze i próbne	za 1 godzinę	2	00	1	20	1	60	1	00	
f)	służba przetokowa na stacji macierzystej i poza obrębem tej stacji	„	1	20	—	80	1	00	—	60	
g)	służba pogotowia, jazdy w charakterze pasażerów, niezawinione opóźnienie . . .	„	—	40	—	24	—	32	—	20	
h)	nocleg z łóżkiem . .	jeżeli pobyt poza stacją macierzystą trwa więcej niż 12 godzin i przypada za czas od 10 godziny wieczór do 5 godziny rano	8	—	8	—	8	—	8	—	
	nocleg bez łóżka . .		12	—	12	—	12	—	12	—	

Inne postanowienia zawarte w odnośnem rozporządzeniu Dyrekcji kolei poznańskiej № 110, ogłoszonem w Orędowniku Urzędowym z dnia 9/III 1920 № 11 co do obliczenia premji dla tych drużyn pozostają w mocy aż do odwołania, przyczem czas służby w godzinach nadliczbowych ponad przepisaną ustawą o czasie pracy w przemyśle i handlu (Dz. Ust. R. P. № 2 z r. 1920) normę, należy wynagradzać według zasad, stosowanych dotychczas w tamtejszym okręgu, przyjmując za podstawę wynagrodzenia za godziny nadliczbowe płacę zasadniczą wraz z dodatkiem drożyźnianym dla samotnych (rozporządzenie M. K. Ż. z dnia 22/XII 1920 L. 54803/20).

Minister:
(—) *Jasiński*

6.

OKÓLNIK

do wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych w sprawie nadzoru nad torem kolejowym, z dn. 18/I 1921 r. № 38961/20.

W związku z uchwałami Konferencji Ministerjalnej, odbytej z udziałem Dyrektorów Wydziałów drogowych w dniach: 30/XI, 1/XII i 2/XII r. 1920 — zarządzam co następuje:

Ilość dróżników obchodowych w Małopolsce (strażników kolejowych) winna być zredukowana do niezbędnego minimum. Nadzór nad torem należy wykonywać za pośrednictwem wykwalifikowanych robotników drogowych, podległych bezpośrednio torowemu.

Ilość obchodów i długość działek na poszczególnych szlakach ustali Dyrekcja i przedstawi do wiadomości Ministerstwu do dnia 1/III 1921 r. wraz z motywami, oraz z propozycjami co do sposobu uregulowania sprawy zbędnego personelu.

W wykonaniu powyższego należy kierować się względami oszczędności bez wystawiania jednak na szwank bezpieczeństwa ruchu.

Minister:
(—) *Jasiński*

7.

OKÓLNIK

do wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych w sprawie zmian konstrukcyjnych w przejazdach, z dn. 17/I 1921 r. № 21171/20.

Zgodnie z uchwałą konferencji Ministerjalnej z udziałem Dyrektorów Wydziałów drogowych, odbytej w dniach: 30/XI, 1/XII i 2/XII, „postanawiam i podaję do wiadomości i zastosowania się w związku z §§ 15 i 16 „Przepisów ruchu” z roku 1919, co następuje:

I. Ze względu na obsługiwanie przejazdów wszystkie szlaki dzielą się na 2 kategorje: 1) takie, na których szybkość jazdy zasadnicza przekracza 40 klm./god.; 2) oraz takie, gdzie szybkość jest mniejsza od 40 klm./god.

1. Na linjach pierwszej kategorji wszystkie przejazdy mają być w zasadzie zamykane, za wyjątkiem takich, które zabezpieczone są albo za pomocą sygnałów akustycznych, albo też posiadają dostateczne warunki widzialności. Te ostatnie, należy rozumieć w ten sposób, że z jednej strony przejazd musi być widzialny z pociągu na odległości, którą ten ostatni rozwijając w danym miejscu największą szybkość przebiegu w 25 sekund, z drugiej zaś strony z punktów drogi kołowej, odległych od szyny od 20 mtr., mają być widoczne latarnie zderzakowe pociągu. Wymienione ulgi, jednak w żadnym razie nie dotyczą przejazdów przez szosy, ulice miejskie oraz ulice wiejskie — o większym ruchu kołowym, które to przejazdy wobec tego zaliczać należy zawsze do kategorji zamykanych; 2) Na linjach 2-ej kategorji przejazdy w zasadzie są nieobsługiwane.

Rogatki zamykane należy dawać tylko na przecięciach z ulicami miejskimi, zaś na przecięciach z ulicami wiejskimi o większym ruchu kołowym i takiemiż szosami, w tym tylko wypadku, jeżeli te nie odpowiadają wyżej podanym warunkom widzialności. Wszystkie pozatem przejazdy wystarczy zabezpieczać sygnałami gwizdkowymi lub innymi, dawanymi z parowozu i to wtedy tylko, jeżeli nie odpowiadają warunkom widzialności.

II. Za pomocą rogatek zdala nastawnych przejazdy mogą być obsługiwane na odległość do 1000mtr. — (zależnie od planu oraz od napotykanych po drodze przeszkód).

III. Rogatki w zasadzie winny być stale otwarte, zamykane zaś w odpowiednim czasie przed przejściem pociągu.

IV. Konieczny dla swobodnego przechodzenia obrzeży kół, rowek ma być w zasadzie formowany przez wyrabianie go w materjale jezdni, t. j. w żwirze, w tłuczniu, drzewie, — w razie zaś większego ruchu przez odpowiednie umocowanie brukiem kostkowym, drzewem lub betonem.

Rowek u góry ma mieć szerokość 67 m/m., głębokość zaś 42. m/m. w każdym razie nie więcej, jak 46 m/m., jezdnia w zasadzie ma być brukowana albo żwirowana.

V. Między szyną a rogatką ma być zachowana odległość 8,5 mtr. w tych granicach powierzchnia przejazdu winna być albo poziomą albo z nachyleniem nie większym nad $2^{1}/_{2}$%.

VI. Oparkanienia przejazdów należy stopniowo zastępować żywopłotami.

Przed wprowadzeniem w czyn powyższych przepisów i stosując się do tychże Dyrekcja opracowuje całokształt reformy w zakresie obsługiwania przejazdów i rzecz całą — wraz z wnioskami co do należytego uregulowania sprawy zbędnego personelu — przedstawi na zatwierdzenie Ministerstwa do dnia 1/III 1921 r.

Wynikające z nowych przepisów zmiany konstrukcyjne w przejazdach należy wprowadzać stopniowo — w miarę potrzeby dokonywania kapitalnych napraw i renowacji.

Za Ministra:
(—) *J. Eberhardt*
Podsekretarz Stanu

ZAWIADOMIENIA.

UNIEWAŻNIENIA.

Bezpłatny bilet okresowy I kl. № 2696, wystawiony przez M. K. Ż. dla członka Komitetu Brytańskiego Pomocy Polsce, Miss Carey Morgan, na przejazd w obrębie wszystkich Dyrekcji K. P. ważny do 3/III 1921 jako zagubiony, niniejszym unieważnia się.

A 671/21.

Legitymacja urzędowa № 852, wydana na imię p. Franciszka Vetulaniego St. Inspektora meljoracyjnego, uprawniająca go do 50% ulgi w opłatach za przejazd kolejami państwowymi, jako zagubioną, niniejszym unieważnia się.

A 216 21.

Tłoczono w Drukarni Państwowej 12778